

Samarbeidsplan for Oslo Trafikksikkerhetsutvalg 2023-2026

OTU, Oslo Trafikksikkerhetsutvalg



Foto: Halvor Pritzlaff Njerne/Oslo kommune



Foto: Olav Helland

Forord

Samarbeidsplan for Oslo Trafikksikkerhetsutvalg 2023-2026 er utarbeidet av Oslo trafikksikkerhetsutvalg (OTU). OTU ble etablert i år 1996 med hjemmel i Veitrafikkloven § 40a og består i dag av medlemmer utpekt av byrådene for miljø og samferdsel fra kommunen, etater og organisasjoner med trafikksikkerhet som ansvarsområde. De forskjellige aktørene er Bymiljøetaten, Statens vegvesen, Oslo politidistrikt, Utdanningsetaten, Plan- og bygningsetaten, Sporveien AS, Ruter AS, Trygg Trafikk, Norges Automobil-Forbund, Syklistenes Landsforening, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund og Norsk Motorcykel Union.

Oslo trafikksikkerhetsutvalg skal:

- Samordne og koordinere trafikksikkerhetstiltak som iverksettes av utvalgets ulike aktører.
- Utarbeide og følge opp 4-årige trafikksikkerhetsplaner. Trafikksikkerhetsplanene skal tilrettelegge for at utvalgets aktører og andre skal føre en koordinert og samordnet innsats mot trafikkulykker.
- Gi aktørene i utvalget og andre som arbeider med trafikksikkerhet i kommunen faglig utvikling som bidrar til å redusere ulykkestallet i Oslo.
- Være et organ for nyskapning og nytenkning innen trafikksikkerhet.

Formålet med Samarbeidsplan for Oslo Trafikksikkerhetsutvalg er å supplere dette arbeidet og å vise hvilke utfordringer vi står overfor i Oslo og hvilke tiltak som vil bli gjennomført i planperioden. Den kontinuerlige innsatsen i form av opplæring, forebyggende tiltak og holdningsskapende arbeid skal fortsette, og danner grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet. Ulykkesutviklingen i Oslo vil gi kunnskap om hvilke områder det bør fokuseres på i årene som kommer.

Planen er utarbeidet av en arbeidsgruppe bestående av:

Ariane Bækkelund, Oslo kommune, Bymiljøetaten
Maja Karin Cimmerbeck, Oslo kommune, Bymiljøetaten
Erik Bo Berg, Trygg Trafikk
Ivar Sandvold, NAF

Innhold

Forord

1	Visjon, nasjonale mål og føringer for trafikksikkerhet	6
2	Kunnskapsgrunnlag	9
2.1	Utfordringer og ulykkesutviklingen i Oslo	9
3	Valg av innsatsområder	12
3.1	Barn og unge	12
3.2	Gående og syklende.....	14
3.3	Vare- og kollektivtransport	17
3.4	Kunnskapsdeling.....	18

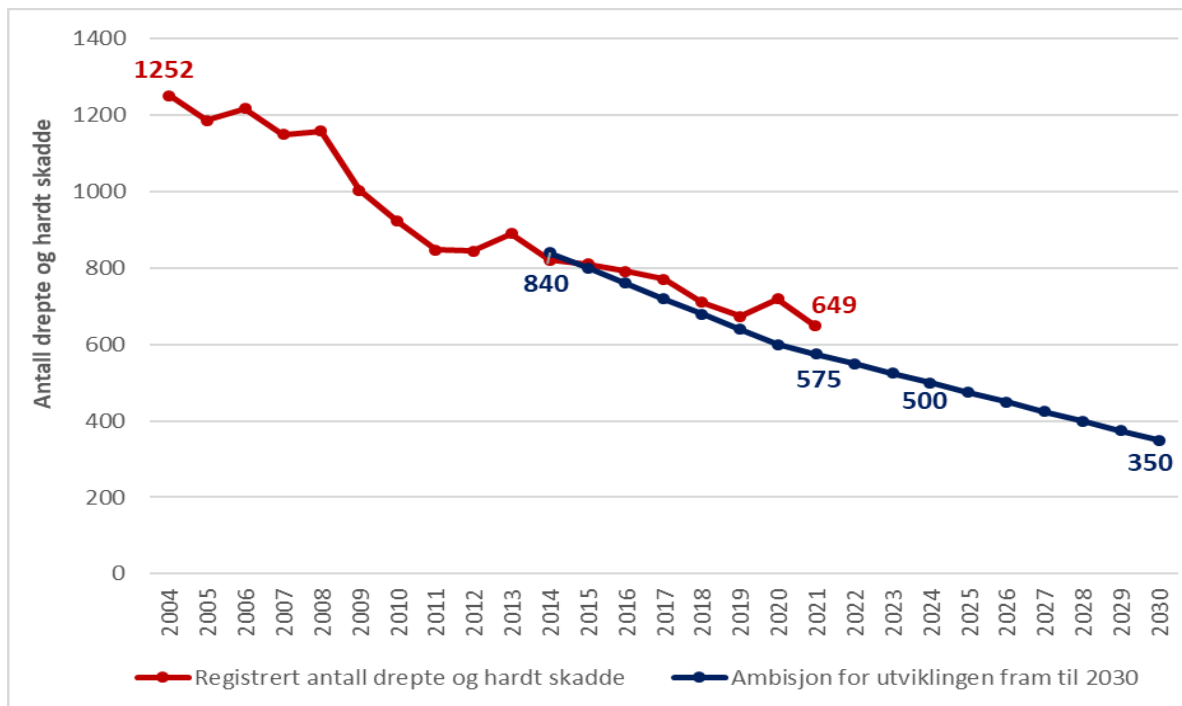


Foto: Liz Brendeløkken Palm

1 Visjon, nasjonale mål og føringer for trafikkssikkerhet

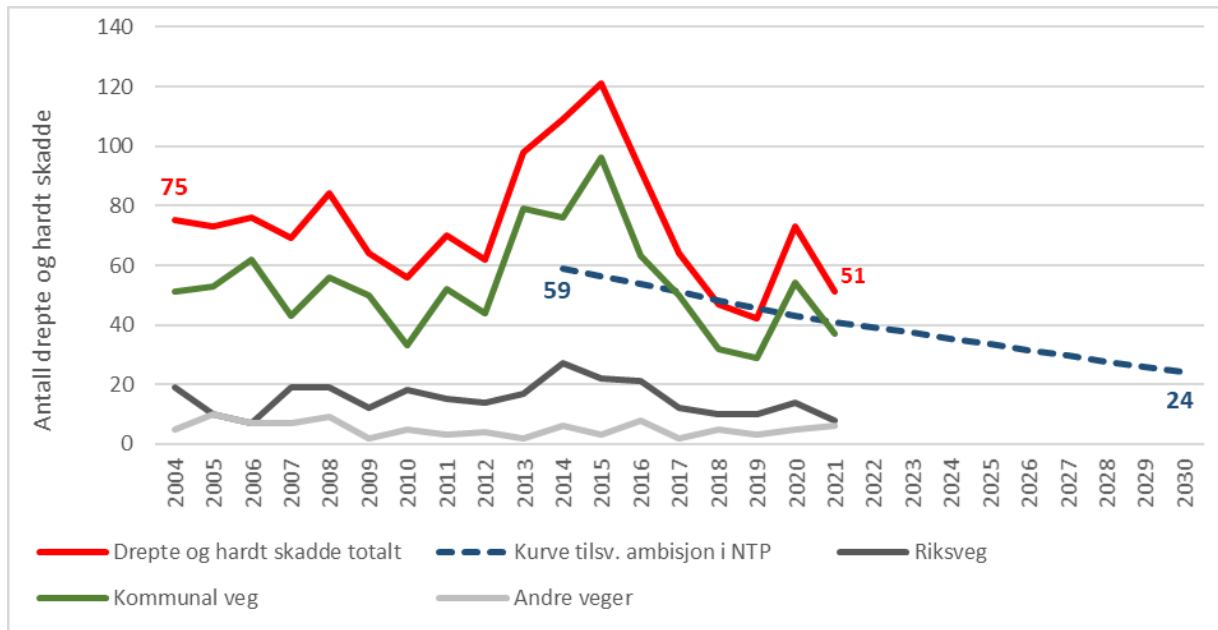
Målene for trafikkssikkerhet fastsettes gjennom Nasjonal transportplan (NTP) og Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet. NTP 2022-2033 Meld. St. 20 (2020-2021) baserer seg på FNs bærekraftsmål, hvor spesielt kapittel 3 som omhandler mål om å halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker er relevant. I NTP er det videreført en ambisjon for utvikling i antall drepte og hardt skadde. Visjonen er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i veitrafikken i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Figur 1 viser at det var 649 drepte og hardt skadde i trafikken i 2021, hvilket er 74 flere enn utviklingen i samsvar med målkurven. Avviket har vært økende de siste syv årene, og den negative utviklingen fra 2019-2021 skyldes i sin helhet at flere har blitt hardt skadd i trafikken.

Videre slår byrådsplattformen fast følgende: *“Oslo skal bli en sykkelby hvor alle føler seg trygge. (...) Byrådet skal gjøre det tryggere og enklere å være fotgjenger. Vi vil etablere flere snarveier, hjertesoner rundt skoler, og trafikkssikkerhetstiltak som fartshumper, innsnevring av kryss og fotgjengeroverganger over hele byen. Tilrettelegging for gående og syklende skal sikres ved bygge- og anleggsarbeider, blant annet gjennom økt kontroll.”*



Figur 1 Utvikling i antall drepte og hardt skadde i Norge, og kurve som angir mål for utvikling fram til 2030

I Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet på veg 2022-2025 er den nasjonale målkurven brutt ned på fylkesnivå. Figur 2 viser målkurven for Oslo fram til 2030, samt utviklingen i drepte og hardt skadde i perioden 2004-2021.



Figur 2 Utvikling i antall drept og hardt skadde i Oslo, og kurve som angir mål for utvikling fram til 2030.

I 2021 ble til sammen 51 personer drept eller hardt skadde på veiene i Oslo. Av disse var 1 drept. Målet for 2030 er maksimalt 24 drept og hardt skadde i trafikken i Oslo.

Til grunn for Samarbeidsplan for Trafikksikkerhetsutvalget 2023-2026 ligger politiske føringer i Nasjonal transportplan 2022-2033 Meld. St. 20 (2020-2021) og Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering Meld. St. 40, samt Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025. Disse er beskrevet under:

Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering Meld. St.40 (2015-2016):

Meldingen omhandler samordning på overordnet nivå og tverrsektorielle utfordringer i trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikksikkerhetsarbeidet favner langt utover vegmyndighetenes ansvarsområder, og et velfungerende samarbeid på tvers av sektorer blir stadig viktigere ettersom stadig lavere ulykkestall gjør det mer utfordrende å finne effektive og målrettede ulykkesreducerende tiltak.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025:

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 konkretiserer de nasjonale målsettingene som er satt for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Formålet med tiltaksplanen er å utarbeide et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal bidra til at vi har stø kurs mot ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drept og hardt skadde i 2030, hvorav

maksimalt 50 drepte. Dette innebærer at samlet antall drepte og hardt skadde må mer enn halveres fra 2020 til 2030, mens det for antall drepte innebærer en reduksjon med 46 prosent.

Tiltaksplanen har 15 ulike innsatsområder og 179 tiltak som dekker sentrale satsinger i trafikksikkerhetsarbeidet. For hvert innsatsområde er det satt opp mål for tilstandsutviklingen og tiltak knyttet til disse. I kapittel 3 i dette dokumentet har vi valgt ut områdene som OTU opplever for spesielt relevante for Oslo og for partene i OTU.

Barnas transportplan

Barnas transportplan (BTP) angir mål og forventninger til hvordan framtidens lokalsamfunn og transportsystem skal planlegges med tanke på barn og unges behov, spillerom, sikkerhet og helse.

Formålet med Barnas Transportplan er å øke fokus på barn og unges behov og stimulere de ulike aktører i fylker og kommuner til å legge større vekt på hensynet til barn og unge i planlegging av transportsystemet, både nasjonalt, regionalt og lokalt.

Den nye BTP slår fast:

- Å «gi barn og unge gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- At 80 % av barna som bor nærmere skolen enn 4 km skal gå eller sykle til skolen
- Å legge til rette for at barn kan ferdes trygt i trafikken gjennom bla sikring av skoleveier, nærmiljøer og annen infrastruktur, trafikk- og mobilitetsopplæring og informasjonsvirksomhet
- Å ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanlegging.»

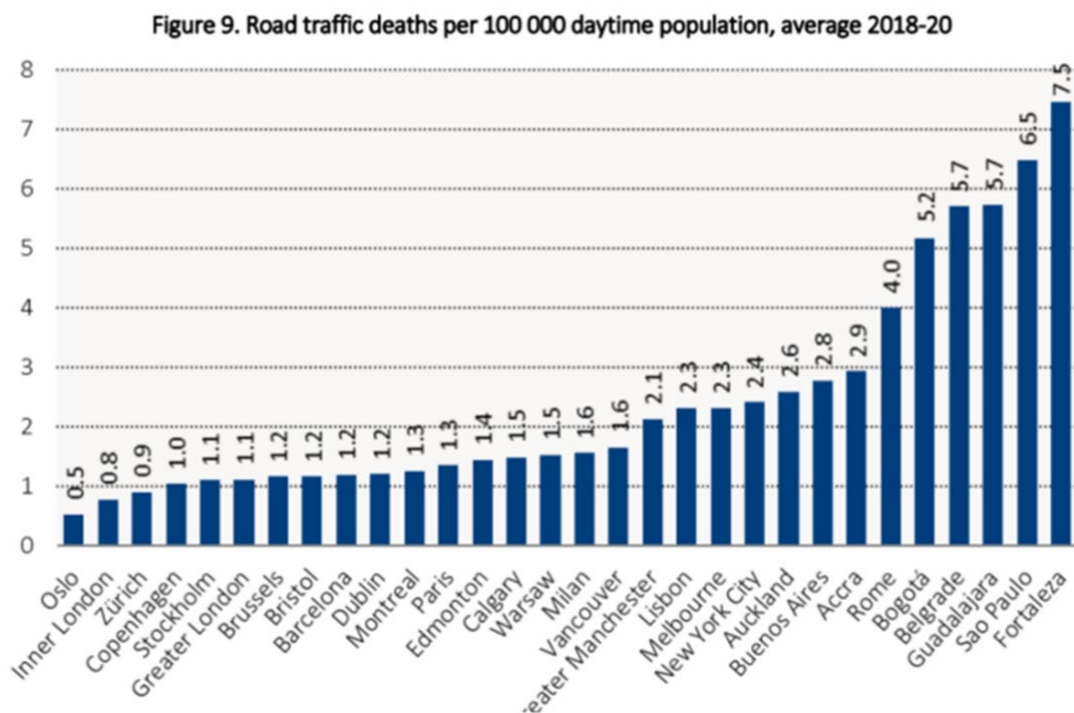


2 Kunnskapsgrunnlag

Etter at det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet for alvor kom i gang rundt 1970 har det vært en klar reduksjon i tallet på omkomne i veitrafikken på landsbasis. Antall drepte er redusert fra 560 i 1970 mot 80 drepte i 2021. Dette til tross for at trafikkarbeidet (antall kjørte km per år) er mer enn tre ganger høyere enn i 1970. I tillegg til at det har vært utført et langsiktig og systematisk arbeid for bedre trafikkatferd og sikre veier, har den teknologiske utviklingen bidratt til en langt sikrere kjøretøypark.

2.1 utfordringer og ulykkesutviklingen i Oslo

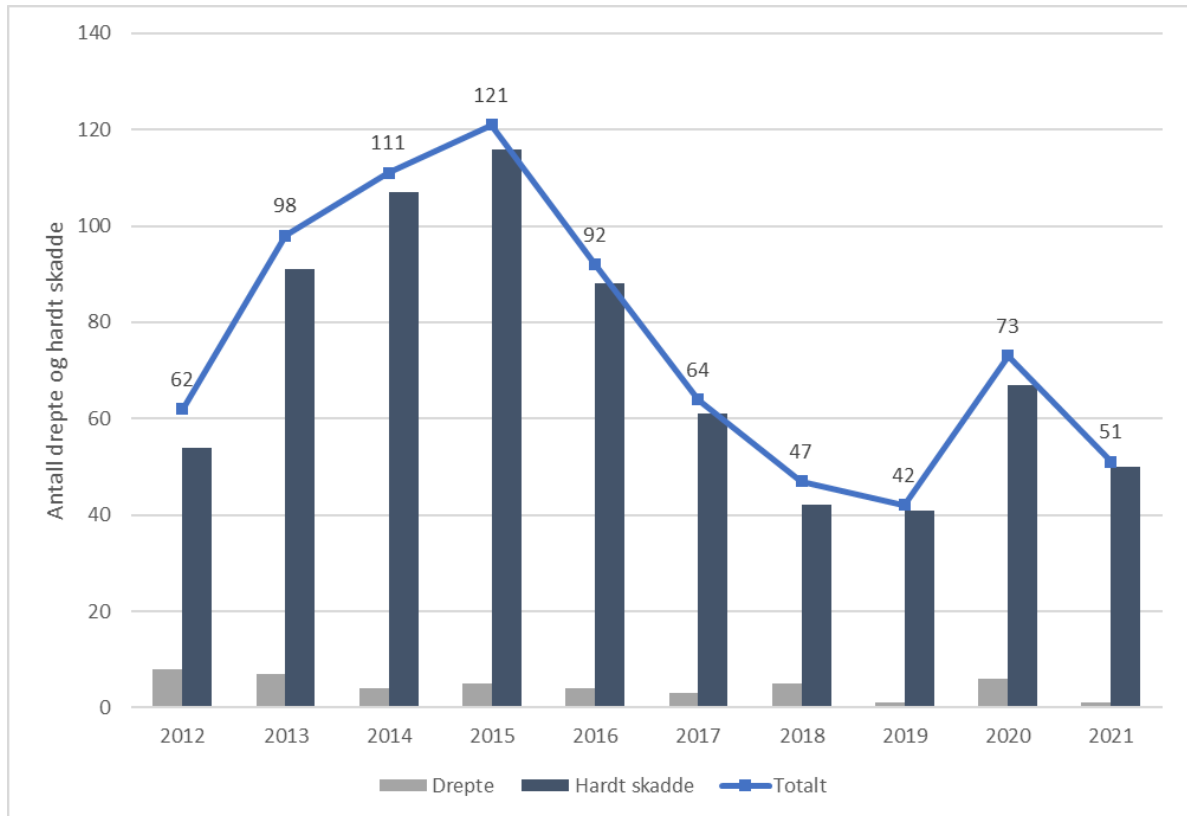
Oslo ligger godt an i forhold til andre byer når det gjelder den samlede trafikksikkerhetssituasjonen for våre innbyggere (se figur 3). Også i forhold til byer som Stockholm og København har Oslo meget lave ulykkestall. Lave ulykkestall gir store årlige variasjoner, og betyr ikke at jobben med trafikksikkerhet er ferdig. Viktigere enn tallene er det at tiltakene som til nå er gjort i Oslo bidrar til en positiv trend som fungerer.



Figur 3 Gjennomsnittlig antall døde i veitrafikken per 100.000 innbyggere på dagtid mellom 2018-2020.

Figur 4 viser at antall drepte og hardt skadde i Oslo har variert kraftig de siste ti årene. Oslo har hatt en nedgang i antall omkomne i veitrafikken, med 7 drepte og 63 hardt skadde i 2011 mot 1 drept og 50 hardt skadde i 2021. Figuren viser likevel store svingninger, med en negativ trend i

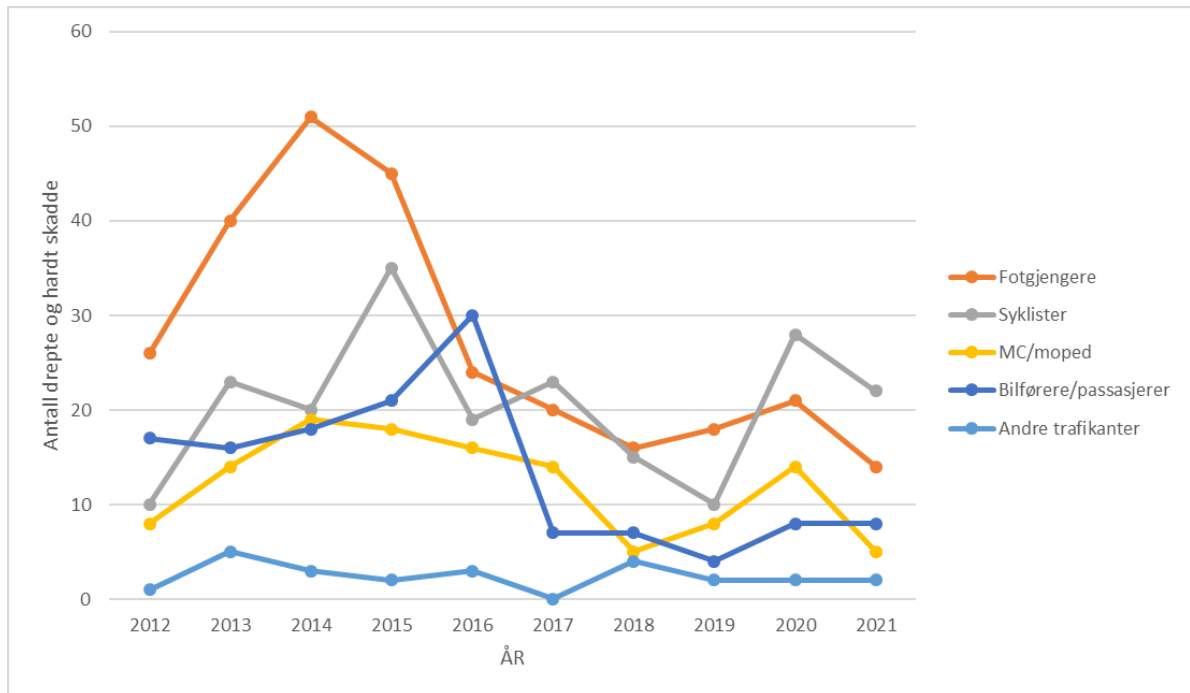
første halvdel av perioden og noen katastrofale år med mange drepte og hardt skadde. Noen gode år mellom 2016 og 2019 ble etterfulgt av en ny økning med 6 drepte og 67 hardt skadde i 2020. Denne økningen gjaldt i all hovedsak mc og sykkel. I gjennomsnitt har fem personer mistet livet de siste ti årene.



Figur 4 Utviklingen av drepte og hardt skadde i Oslo (2012-2021)

Tett trafikk og komplekse trafikkmiljøer gjør at fotgjengere og syklister er særlig utsatt for ulykker i Oslo. 70,5 prosent av de drepte og hardt skadde i veitrafikken i Oslo i 2021 var myke trafikanter, og dersom man inkluderer moped og mc er andelen over 80 prosent.

Det offentlige veinettet i Oslo er fordelt på kommunal vei, europavei og riksvei. Over 80 prosent av veinettet er kommunalt, og det er der de fleste ulykker skjer. Tall fra TRULS viser at det i løpet av perioden 2011-2021 ble registrert 6909 personskader i Oslo.



Figur 5 Utvikling i antall drepte og hardt skadde fordelt på trafikantergrupper.

*Foto: Thomas Ekström*

3 Valg av innsatsområder

I denne trafikk sikkerhetsplanen har vi valgt å legge til grunn en smalere tilnærming til trafikk sikkerhetsarbeidet, ettersom andre nasjonale føringer regulerer trafikk sikkerhetsarbeidet til alle organisasjonene i OTU. Hovedkriteriet for valg av innsatsområder er at de gjennom samarbeid i utvalget bidrar til økt trafikk sikkerhet og forventet reduksjon i drepte og hardt skadde. Vi har derfor valgt å ha særlig fokus på fire utvalgte innsatsområder; barn og unge, gående og syklende, og gods- og kollektivtransport. Disse tre er valgt fordi de er viktige i det generelle forebyggende trafikk sikkerhetsarbeidet, og baserer seg på erfaringer og arbeidet i OTU så langt. I tillegg vil OTU jobbe med å styrke kunnskapsdeling og samhandling innad i utvalget. Målet med det er å spre kunnskap om trafikantgruppenes samhandling, deres behov og forutsetninger slik at flere av de farlige situasjonene som oppstår i trafikken kan unngås.

3.1 Barn og unge

Faktadel:

Barn og unge er dagens og fremtidens trafikanter. De er i hovedsak myke trafikanter, og bruker miljøvennlige transportmidler mer enn voksne. Barna er derfor vår mest sårbare trafikantgruppe. Antall ulykker med barn er heldigvis svært lave. I løpet av de siste ti årene har det vært tre dødsulykker hvor barn har vært involvert; en i 2012 og to i 2021. Antall skadde barn i trafikken varierer fra år til år, men man ser en betydelig reduksjon i antall skadde fra 2016 og frem til 2021. Det er positivt.

For å sikre at barn har mulighet til selv og ferdes i sine nærområder, å kunne gå til skole og fritidsaktiviteter, er fokuset på barn i trafikk sikkerhetsarbeidet veldig viktig. Tiltak rettet mot

barn er også med på å tilpasse veinettet for andre myke trafikanter og gagner derfor alle. Aktiv hverdagsmobilitet er viktig for helsen for både barn og voksne.

Aktiviteter i OTU:

Trafikk- og sykkelopplæring i skolen

Sykkeldyktig.no er utviklet av Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening og NAF og skal hjelpe barn til å bruke sykkel som et effektivt, sosialt og miljøvennlig transportalternativ. Nettsiden er en ressurs for å lære barn gode ferdigheter i sykling og grunnleggende kunnskap om regler og trafikksikkerhet. Rundt halvparten av landets skoler i Oslo har tatt i bruk sykkeldyktig.no. OTU vil jobbe videre med å vurdere modeller for å sikre læringsmålene innen trafikk og sykkel i læreplanen. Vi vil undersøke behovet for ytterligere sykkelopplæring i skolen med tanke på å sikre gode reisevaner for framtidens oslofolk, og god og trygg utnyttelse av sykkelinfrastrukturen som byen etablerer.

Hjertesone – tryggere skolevei

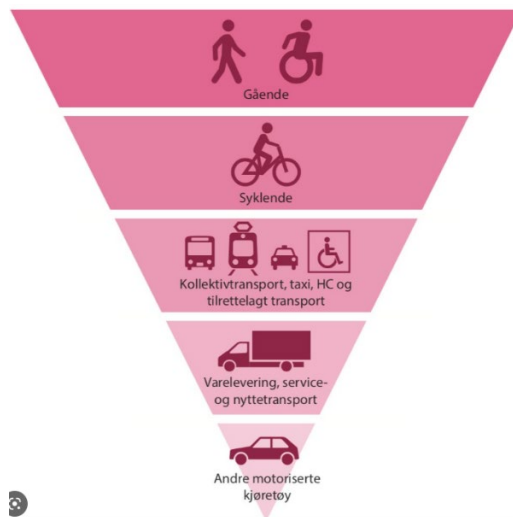
Etableringen av hjertesoner rundt skoler består av tiltak som tar sikte på å gjøre skoleveien tryggere og mer attraktiv slik at enda flere barn ønsker å gå eller sykle til skolen. I Oslo kommune er målet at de 130 skolene med barnetrinn skal bli hjertesoneskoler i løpet av de kommende årene. Oslo kommune veileder og følger opp skolen og FAU (Foreldrerådets arbeidsutvalg) i oppstart- og etableringsfasen. I denne fasen får skolen utdelt støtteverktøy som de skal benytte gjennom prosessen. Spørreundersøkelse blant foreldre og elevmedvirkning vektlegges i kartleggingen av behov og mulige tiltak. På enkelte skoler kan holdningsskapende arbeid alene være det mest aktuelle og effektive tiltaket, mens det andre steder er behov for fysiske trafikksikkerhetstiltak. Arbeidet er et organisert samarbeid mellom Oslo kommunes etater og Trygg Trafikk, med en arbeidsgruppe og styringsgruppe, og koordineres av Bymiljøetaten. Mer info på <https://www.oslo.kommune.no/fag-og-utviklingsprosjekter/hjertesone-tryggere-skolevei/#gref>.

OTU vil samarbeide videre som referansegruppe for å videreutvikle Hjertesonearbeidet, arbeidet rundt Aksjon skolestart og fokusere på sikker varelevering ved skoler.

3.2 Gående og syklende

Faktadel:

Oslo har en klar prioritering av trafikantgruppene i byen og denne ligger til grunn i prosjekter og forvaltning i kommunen (Figur 6). Prioriteringen av syklende og gående er et viktig grunnlag for god byutvikling og god folkehelse, men målet om at flere skal sykle og gå vil også kunne føre til flere skader og konflikter hvis ikke infrastrukturen samtidig tilpasses til de nye bruksmønstrene. Ifølge beregninger fra Transportøkonomisk institutt (TØI) er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km om lag fem ganger høyere for fotgjengere, og om lag ti ganger høyere for syklister, sammenliknet med bilførere (TØI 1782/2020 Risiko i veitrafikken 2017/2018). Alvorlige ulykker der gående og syklister blir hardt skadd eller drept skjer hovedsakelig i kollisjon med bil, buss eller lastebil. Det er sjelden at kollisjon mellom gående, syklende eller sparkesykkel fører til alvorlige ulykker (figur 8).



Figur 6 Prioriteringspyramide

Enhets typer	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
	0	14	54
	1	21	87
	0	1	7
	0	4	32
	0	8	177
	0	0	4
	0	0	6
Annet*	0	2	22

* Varebil, Traktor, Skinnegående, Annet, Ukjent

Figur 7 Ulykkestall for 2021 fra TRULS

Antall lettere skadde		Fotgjengere	Sykkel	Moped	Motorsykkel	Bil	Tungtrafikk	Sporvogn	Buss	Taxi	Utrykning	Annet	Eneulykke	SUM	SSB
	Fotgjengere	2	38	5	6	374	9	17	32	33	2	6	2	526	590
	Syklist	11	16	3	6	308	10	3	11	7	0	1	39	415	334
	Moped	0	0	0	1	50	1	0	1	1	0	1	17	72	83
	Motorsykkel	2	1	0	1	102	2	0	1	3	1	0	32	145	124
	Bil	0	4	0	14	943	132	37	39	29	2	10	172	1382	1544
	Tungtrafikk	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	8	12	
	Sporvogn	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
	Buss	0	0	0	0	2	7	4	18	0	0	0	15	46	
	Taxi	2	0	0	0	11	2	2	2	9	0	0	5	33	
	Utrykning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
	Annet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	16
SUM	17	59	8	28	1780	168	63	104	82	5	18	292	2634	2691	
Antall hardt skadde		Fotgjengere	Sykkel	Moped	Motorsykkel	Bil	Tungtrafikk	Sporvogn	Buss	Taxi	Utrykning	Annet	Eneulykke	SUM	SSB
	Fotgjengere	0	12	0	1	92	5	9	8	14	1	1	1	144	157
	Syklist	0	4	0	1	66	10	0	4	4	0	0	15	104	91
	Moped	0	0	0	0	10	0	0	0	0	1	0	2	13	23
	Motorsykkel	0	0	0	2	38	2	1	2	2	0	0	10	57	43
	Bil	0	0	0	0	48	8	5	6	1	0	0	15	83	93
	Tungtrafikk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	
	Sporvogn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Buss	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	3	
	Taxi	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	
	Utrykning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Annet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SUM	0	16	0	4	254	26	16	21	21	2	1	49	410	410	
Antall drept		Fotgjengere	Sykkel	Moped	Motorsykkel	Bil	Tungtrafikk	Sporvogn	Buss	Taxi	Utrykning	Annet	Eneulykke	SUM	SSB
	Fotgjengere	0	0	0	0	6	0	4	0	1	0	0	0	11	11
	Syklist	0	1	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	5	5
	Moped	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1
	Motorsykkel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
	Bil	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	3	3
	Tungtrafikk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sporvogn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Buss	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Taxi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Utrykning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Annet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SUM	0	1	0	0	8	3	5	1	1	0	0	2	21	21	

Figur 8 Involverte parter i trafikkulykkene (Statistisk sentralbyrå. (2019). Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker, etter skadegrad, kjønn og alder. Oslo kommune. 2014-2018. Kongsvinger: Statistisk sentralbyrå. doi:AfConsult-T1-Oslo 2014-2018.xlsx)

Eneulykker blant gående og syklister er langt hyppigere enn kollisjonsulykker, og er betydelig underrapportert. I følge Oslo legevakts registreringer i 2016 var over 90 % av ulykkene blant fotgjengere eneulykker, mens registreringer fra 2019 viste at eneulykker blant syklister var 75%. Blant brukere av elsparkesykkel er det rapportert at risikoen for ulykker er seks ganger større enn med sykkel. Disse ulykkene er i hovedsak eneulykker, mens 1/10 ulykker oppstår i kollisjon med kjøretøy, fotgjengere og andre syklister. Ifølge ulykkesstatistikken er den største utfordringen for fotgjengere kryssing av veier og gater, mens hovedutfordringen for syklister er kollisjoner med motorkjøretøy i kryss. Å redusere risikoen for de myke trafikantgruppene er det viktigste elementet i Oslos trafikksikkerhetsarbeid.

«Det er en ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drept og hardt skadde fotgjengere og syklister» Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033. I 2021 var det 14 drept eller hardt skadde fotgjengere og 22 drept eller hardt skadde syklister i Oslo. I 2030 er det et mål at Oslo har maksimalt 25 hardt skadde og drept i veitrafikken.

Det er viktig at innbyggerne i Oslo opplever byen som trygg og god å gå og sykle i. Det er spesielt viktig for å oppnå flere sentrale målsettinger for Oslo, blant annet målet i Stortingets klimaforlik

om at veksten i persontransporten skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk. Det å oppleve trygghet som gående og som syklist betyr at byturen preges av forutsigbarhet, og bidrar til en opplevelse av at man har en tydelig plass i trafikkbildet.

Aktiviteter i OTU:

- Økt synlighet for myke trafikanter ved hjelp av satsing på belysning i byen og samarbeid om sykkellykter og reflekser mellom parter i OTU
- Videreføre satsing på refleksvester til Oslos skolestartere
- Gi innspill til kommunens arbeid med mer sammenhengende infrastruktur
- Forankre BYMs trafikksikkerhetstiltak i OTU på årlig basis

3.3 Vare- og kollektivtransport

Faktadel:

Lastebiler, renovasjonsbiler, busser og anleggskjøretøy er eksempler på større kjøretøy som ferdes på gatenettet i Oslo. Den økende varedistribusjonen og urbaniseringen gjør at det stilles høye krav til transport og infrastruktur. Varer, byggematerialer og lignende må transporteres inn i byen, og distribueres i handelsområder. I tiden etter Corona pandemien har økt netthandel med hjemlevering bidratt til å forsterke tettheten av varebiler i byens gater. Figur 9 viser at den ukentlige utviklingen i antall pakker øker mer i Oslo sammenlignet med resten av landet i perioden 2019-2020.



Figur 9 Utvikling i antall pakker i ulike delmarkeder, etter uke i hhv 2019 og 2020. Første nedstenging er fra fredag i uke 11, mens andre nedstenging (i Oslo) er fra mandag i uke 46 (Kilde: TØI 1913/2022)

Tunge biler i byområder kan oppleves negativt og føre til utrygge omgivelser, spesielt for syklende og gående. Størrelsen på de tunge kjøretøyene gjør at de har utfordringer knyttet til blindsoner og stopplengder, noe som kan være skummelt i trange gater og kryss med mange ulike trafikantergrupper. Næringene innen tungtransport er selv proaktive og innovative til å skape teknologiske løsninger som for eksempel systemer for blindsonevarsling. Slike løsninger vil trolig bidra til å redusere risikoen for ulykker og styrke trafikksikkerheten.

Kollektivtrafikken er en viktig og stor del av bybilde Oslo. I sin årsrapport rapporterer Ruter at det i 2021 ble utført 246 millioner reiser i kollektivtransport i og rundt Oslo. Det er trafikksikkert å reise med kollektivtransport i Oslo i dag, og antall ulykker med drepte og hardt skadde er svært lav sammenlignet med antall reisende. Siden 2011 har 9 personer blitt drept eller hardt skadd i ulykker som involverer kollektivtransport. Ulykkene skjer i hovedsak i møte med andre trafikanter i form av kollisjoner med biler eller påkjørsler av gående og syklende.

Det er viktig å se de ulike trafikanter i sammenheng med hverandre og hvilke konflikter som kan oppstå når disse fungerer sammen. Et mål i trafikksikkerhetsarbeidet er å spre kunnskap om trafikanter og deres behov og forutsetninger slik at flere av de farlige situasjonene som oppstår i trafikken kan unngås.

Aktiviteter i OTU:

- Opplæring av sjåfører
- Bidra til spredning av sikker kjøretøyteknologi (Ruter)
- Fokus på varelevering i Hjertesoner
- Bidra med trafikksikkerhetsfaglige råd knyttet til nye initiativer på varelevering

3.4 Kunnskapsdeling

OTU skal møtes i fellesskap fire ganger i løpet av året. I begynnelsen av hvert år utarbeides et forslag til årshjul som vedtas i første møte. Årshjulet inneholder møtedatoer, bestemte hovedtemaer og møteansvarlig. Ansvar for møter og innhold fordeles på utvalgets medlemmer for å sikre tverrfaglighet og deltakelse. OTU vil bruke møtene på mer erfaringsutveksling og faglige innlegg fra interne og eksterne innleggsholdere, og det vil legges til rette for fysiske befaringer i fellesskap. Eksempler på ønskede faglige innlegg vil være presentasjon av rapport for revidert handlingsplan for trafikksikkerhet i BYM, status og videre planer i gange og sykkelstasjonen, og teknologiutvikling i stortransportsektoren.

OTU vil samarbeide om felles tiltak som omfavner de valgte innsatsområdene. Det vil for eksempel være aktuelt å samarbeide om reflekskampanjer, skolestartskampanje, hjertesonearbeid og sykkelopplæring.

Utvalgte samarbeidsområder:

- Hjertesone
- Reflekskampanje
- Aksjon skolestart
- Trafikk- og sykkelopplæring

Samarbeidsplanen for Oslo Trafikksikkerhetsutvalg i Oslo 2023-2026 vil være oppe for evaluering i løpet av planperioden, og i arbeidet med ny samarbeidsplan for OTU for 2026-2029.



Foto: Oslo kommune/Bymiljøetaten